

LE DROIT DE ROULER !

Alors que la passion pour les voitures anciennes n'a jamais été aussi forte et que le salon Rétromobile attire plus de monde que le Salon de l'auto (actuelle), nous avons voulu faire le point sur les dangers d'une certaine politique qui met des obstacles sur la route des collectionneurs. Il s'agit pourtant d'un patrimoine à sauvegarder.

« Je cherche à moderniser la Fédération Française des Véhicules d'Époque (la FFVE) », nous déclare Jean-Louis Blanc, le président de la principale association française d'amateurs de véhicules anciens. « Tout d'abord, je me suis battu pour la délivrance dématérialisée des attestations de circulation. Elles sont destinées à obtenir un certificat d'immatriculation en véhicule de collection pour les voitures de plus de trente ans. Avec cette carte grise, chaque année 30 000 véhicules passent du statut de moyen de transport à celui d'élément du patrimoine, bénéficiant notamment d'une périodicité élargie pour le contrôle technique. »

Une vignette de collection ?

Notre interlocuteur a lancé bien d'autres initiatives destinées à défendre la collection. Avec les zones à faible émission de carbone (ZFE), on veut clairement attenter au principe de mobilité. La FFVE a obtenu des dérogations locales pour le droit à circuler. Il lui reste à obtenir de l'État une reconnaissance des véhicules de collection comme un patrimoine national avec la création d'une vignette de collection (pour prouver l'ancienneté du véhicule). En conduisant un combat territorial, la FFVE a obtenu une dérogation dans 9 des 11 zones à faibles émissions (de carbone) actuelles. Le combat se poursuit avec les 55 futures zones prévues en 2024 ! Il ne faudrait pas briser cet engouement pour le patrimoine.

Les Allemands plus soucieux d'agir

Alors que les ZFE sont une directive communautaire de 2008, les Allemands ont voté dès l'année suivante une dérogation permanente pour les véhicules de collection, qui sont 600 000, soit deux fois plus qu'en France. Les constructeurs allemands investissent davantage dans le patrimoine que les Français, ne serait-ce que dans les musées des différentes marques.

En France, les sénateurs ont déposé une proposition de loi qui instaurerait une dérogation générale pour les véhicules historiques, qui a été votée. L'Amicale Parlementaire des amis des véhicules de collection, fondée par le sénateur Jean-Pierre Moga, compte 115 membres tous partis confondus. Quant à l'Assemblée nationale, une proposition de loi identique à celle votée au Sénat est actuellement déposée.

Les lieux d'histoire automobile

Une autre préoccupation est de faire vivre la mémoire du patrimoine industriel avec la création des « lieux d'histoire automobile ». Déjà, 50 plaques ont été posées, souvent en



Jean-Louis Blanc, président de la FFVE et collectionneur depuis 1989 avec l'achat d'une 4 CV. Il possède aujourd'hui six voitures, dont une Facel Vega III.



Montmartre pendant la Traversée de Paris, en janvier 2023.

présence d'élus attachés à leur histoire locale. Enthousiaste, le président de la FFVE estime que : « Relancer les concours d'élégance automobile est une occasion formidable de faire partager notre passion avec le grand public, car le collectionneur est présent ». Rappelons que l'on vient de fêter le centenaire du 1^{er} concours, celui de Dinard, né en 1921.

« Il suffit d'entretenir la passion », ponctue Jean-Louis Blanc. Depuis 2019, le partenariat avec le ministère de la Culture légitime la participation des véhicules d'époque aux Journées du Patrimoine. « La particularité de notre patrimoine, c'est qu'il faut qu'il bouge, qu'il roule », indique



Place de la Concorde durant la 23^e Traversée de Paris en véhicules d'époque.

« ON VEUT NOUS FAIRE PASSER LE GOÛT DE LA NOSTALGIE »

Mathieu Flonneau, historien de l'automobile et professeur à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, souligne un problème civilisationnel...

« On veut nous faire passer le goût de la nostalgie. Le problème des Zones à Faible Émission est d'abord social. Le risque est l'abandon d'une liberté de mouvement chèrement acquise. La réflexion générale sur la chose automobile comme une chose

publique n'est pas menée. » Dans la *Revue Politique Parlementaire* de juillet 2022, il précise que : « Devoir rappeler que l'automobile a bien été un facteur de modernisation et de libération des sociétés dans lesquelles elle s'est implantée est étrange.

Cela en dit surtout long sur la domination actuelle d'un récit orienté, négateur des libertés fondamentales. L'instauration des ZFE est déconnectée de tout débat démocratique. Elle ne peut pas être une mesure d'égalité républicaine. C'est un point positif pour le patri-

moine automobile français si la FFVE réussit à faire voter sa loi, mais la réflexion globale n'est pas menée avec la population. L'exposition à visiter au musée des Arts et Métiers pose bien la question : y aura-t-il toujours un permis de conduire ? »

M. Blanc en annonçant « le lancement d'un programme de formation en mécanique ancienne ». Lors des foires et salons auxquels elle participe, la FFVE organise des ateliers où l'on explique aux nouveaux collectionneurs comment s'y prendre. Sur le site de la Fédération, on trouve en particulier la liste des plus de 1 000 clubs auprès desquels obtenir des conseils.

Le meilleur outil de la liberté

Après sa vente de février, Benjamin Arnaud, directeur de RM France Sotheby's, est un homme heureux. « Les prix sont à la hausse. Le coronavirus a fait prendre conscience que tout est fragile : les gens veulent profiter du présent. La fever pour le patrimoine roulant est toujours bien présente.

Les collectionneurs ne contribuent pas à une nouvelle pollution. Ils font juste vivre le patrimoine et ne sont que des gardiens. » Rejetant l'autophobie qui peut faire peur à certains acheteurs, Benjamin Arnaud rappelle que « la voiture est historiquement le meilleur outil de la liberté de l'homme ». Alors que la France ne compte que pour moins de 1 % des émissions de carbone dans le monde et que ses automobiles anciennes ne comptent que pour 0,000... 1 %, cela vaut-il la peine de sacrifier un patrimoine, quand les Allemands exploitent toujours leurs centrales à charbon, que ne se sentent pas concernés Chinois, Russes, Américains, Indiens, Brésiliens, etc. ? Le sacrifice ne serait-il pas vain et orgueilleux ?